

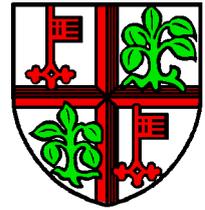
Von km 0+059,00 – 0+259,69

Nächster Ort: Mayen

Baulänge: 201 m

Gesamtausbaufäche: ca. 1.518 m²

Länge der Anschlüsse: - entfällt -



Stadtverwaltung Mayen

ERLÄUTERUNGSBERICHT

zum

Ausbau der Stadtstraße „Stehbach“, in Mayen

ENTWURFSPLANUNG

Aufgestellt:	

INHALTSVERZEICHNIS

1. DARSTELLUNG DES VORHABENS	5
1.1. Planerische Beschreibung	5
1.2. Straßenbauliche Beschreibung.....	6
1.3. Streckengestaltung	7
2. BEGRÜNDUNG DES VORHABENS	8
2.1. Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren.....	8
2.2. Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	8
2.3. Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	8
2.4. Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens.....	8
2.4.1. Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung	8
2.4.2. Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse.....	8
2.4.3. Verbesserung der Verkehrssicherheit.....	8
2.5. Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen.....	8
2.6. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.....	8
3. VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE.....	9
4. TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME.....	9
4.1. Ausbaustandard	9
4.2. Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung.....	9
4.3. Linienführung	9
4.3.1. Beschreibung des Trassenverlaufs.....	9

4.3.2.	Zwangspunkte	10
4.3.3.	Linienführung im Lageplan.....	10
4.3.4.	Linienführung im Höhenplan.....	10
4.3.5.	Räumliche Linienführung und Sichtweiten.....	10
4.4.	Querschnittsgestaltung	10
4.4.1.	Querschnittselemente und Querschnittsbemessung	10
4.4.2.	Fahrbahnbefestigung.....	11
4.5.	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten	13
4.6.	Besondere Anlagen.....	13
4.7.	Ingenieurbauwerke.....	13
4.8.	Lärmschutzanlagen.....	13
4.9.	Öffentliche Verkehrsanlagen.....	13
4.10.	Leitungen	13
4.11.	Baugrund/Erdarbeiten	13
4.12.	Entwässerung.....	14
4.13.	Straßenausstattung.....	14
5.	ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN	14
6.	MASSNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN	14
7.	KOSTEN	14
8.	VERFAHREN	15
9.	DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME.....	15

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1-1: Übersichtsplan Mayen inkl. Ausbaubereich 6

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 4-1: Vergleich der vorgegebenen und gewählten Trassierungsparameter..... 9

1. DARSTELLUNG DES VORHABENS

1.1. Planerische Beschreibung

Der vorliegende Entwurf beinhaltet die Planung zum Ausbau der Stadtstraße „Stehbach“ ab der Einmündung „Habsburgring“ bis zum Anschluss an die Straße „Am Wittbender Tor“, auf einer Länge von ca. 201m, in Mayen.

Die Stehbachstraße verläuft in der Mayener Innenstadt, parallel zum Innenstadtring „Habsburgring/Boemundring“. Hierbei schließt die Stehbachstraße im Nordosten an die L 82 „Habsburgring“ an. Im Südwesten schließt die Stehbachstraße an den Boemundring an, wobei eine Durchfahrt für den Kfz-Verkehr nicht möglich ist. Zwischen den Straßen „Am Wittbender Tor“ und „Hahnengasse“ wird die Stehbachstraße zudem auf einem Teilstück als reine Fußgängerzone ausgeführt.

Im Ausbaubereich wird die Stehbachstraße auf der gesamten Strecke ab der Einmündung Habsburgring in Richtung „Am Wittbender Tor“ als Einbahnstraße ausgeführt. Im weiteren Verlauf geht die Stehbachstraße gemäß der Straßenführung für den Kfz-Verkehr in die Straße „Am Wittbender Tor“ über und schließt an deren Ende wieder an die L 82 „Habsburgring“ an.

Die Stehbachstraße dient im Ausbaubereich überwiegend der unmittelbaren Erschließung der anliegenden bebauten Grundstücke, sowie der Anbindung der Stadtstraßen „An der Stadtmauer“, „Brückenstraße“, „Kreuzgang“, „Göbelstraße“ und „Am Wittbender Tor“.

Gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008) wird die Stehbachstraße der Straßenkategorie ES IV (Sammelstraße) zugeordnet.

Der Ausbau der Stehbachstraße ist Teil der erweiterten Gesamtmaßnahme zur Umgestaltung der „Nordöstlichen Innenstadt - Erweiterung“ in Mayen, die im Rahmen des Förderprogramms „Lebendige Zentren“ umgesetzt wird. Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept der Stadt Mayen aus 2021 sieht hierbei u.a. auch den Ausbau der umliegenden Straßen „Am Wittbender Tor“, „Kreuzgang“, „An der Stadtmauer“ und „Brückenstraße“ vor.

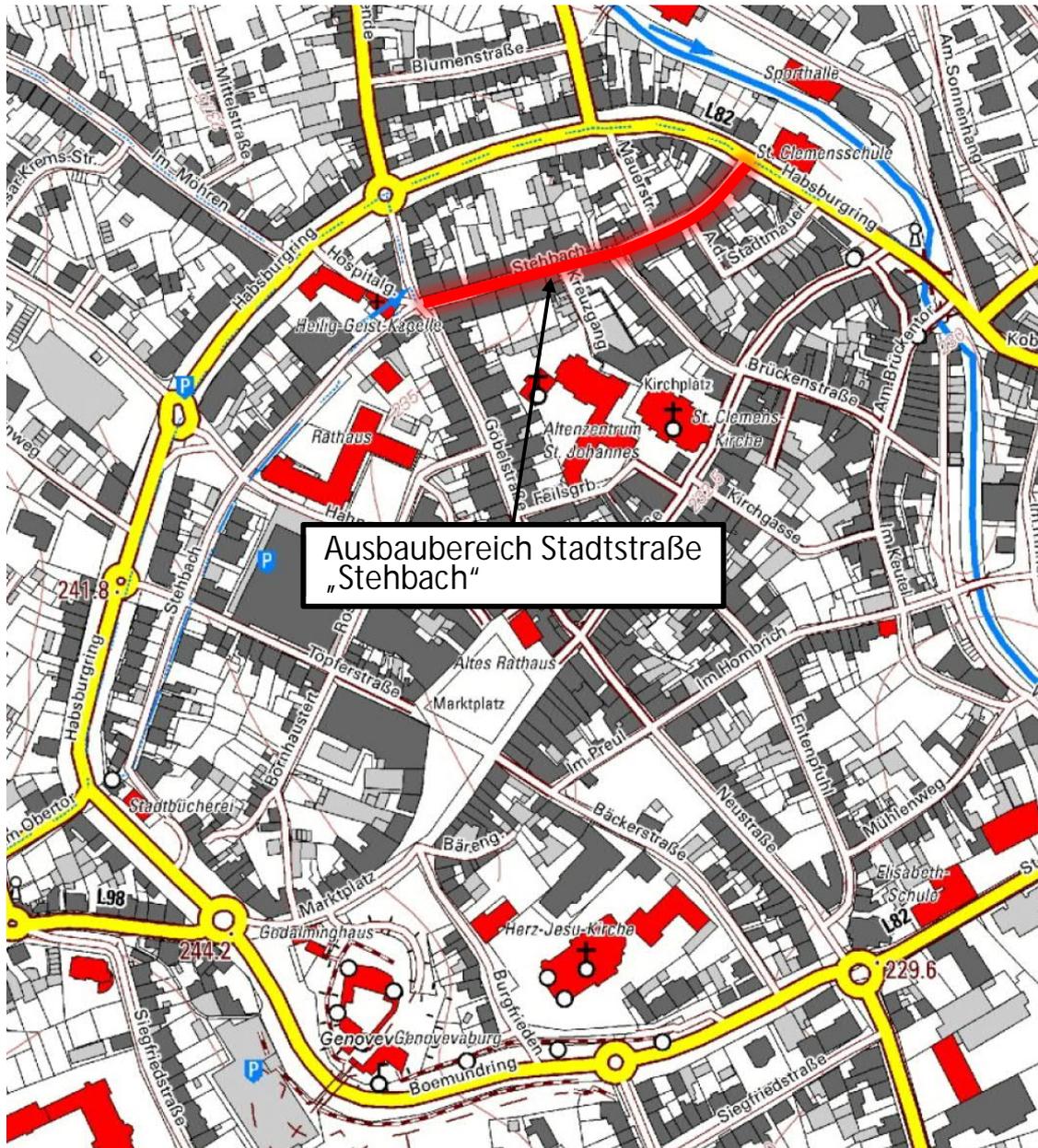


Abb. 1-1: Übersichtsplan Mayen inkl. Ausbaubereich

Baulastträger der Baumaßnahme sind die Stadt Mayen und anteilig die Anlieger der Berechnungseinheit „Innenstadt Mayen“.

1.2. Straßenbauliche Beschreibung

Die Ausbaustrecke der Stehbachstraße beträgt ca. 201 m. Die Gesamtausbaufäche beträgt ca. 1.518 m².

Im Bestand wird die Stehbachstraße durch Gehwege bzw. Schrammborde, die im Mittel ca. 10 cm höher als die Fahrbahn liegen, eingefasst. Hierbei ist die Fahrbahn heute in Asphaltbauweise und die Gehwege teilweise in Asphaltbau-, Platten- und

Pflasterbauweise hergestellt. Im Verlauf der Straße ist das Parken einseitig auf der Fahrbahn erlaubt und wird durch entsprechende Markierungen gekennzeichnet.

Im Zuge der Baumaßnahme soll die Stehbachstraße niveaugleich, in Asphaltbauweise ausgebildet werden. Die Gehwegbereiche werden in Pflasterbauweise hergestellt. Die Fläche zwischen der bestehenden Bebauung bzw. den bestehenden Katastergrenzen wird hierbei wie im Bestand vollständig genutzt, sodass sich eine mittlere Breite der Verkehrsfläche von ca. 7,30 m ergibt. Die Fahrbahn wird mittels Dachprofil hergestellt. Die Entwässerung erfolgt über beidseitige Basaltplattenbänder, die die Fahrbahn erfassen. An die Basaltplattenbänder schließen beidseitig Gehwege an, die durch die Vorderkante der vorhandenen Bebauung begrenzt werden. Hierbei wird der südliche Gehweg in einer Breite von mindestens 1,20 m hergestellt. Die Breite der nördlichen Gehwegfläche beträgt i.M. ca. 1,00 m, mindestens jedoch 75 cm. Die bestehenden Parkmöglichkeiten werden weitestgehend erhalten. Hierbei wird jeder Parkstand explizit ausgewiesen. Zudem werden insgesamt 5 Baumstandorte neu hergestellt.

1.3. Streckengestaltung

Der Ausbau der Stehbachstraße ist Teil der Gesamtmaßnahme zur Umgestaltung der „Nordöstlichen Innenstadt - Erweiterung“. Im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts werden die Straßen der nordöstlichen Innenstadt hierbei in verschiedene Kategorien unterteilt, die jeweils eine einheitliche Streckengestaltung aufweisen sollen. Die Stehbachstraße wird ähnlich der bereits ausgebauten Straßen „Im Hombrich“ und „Neustraße“ in die Kategorie der innergebietlichen Haupteerschließungsstraßen eingestuft. Die Fahrbahn soll in diesen Straßen gemäß dem vorliegenden Konzept grundsätzlich in Asphaltbauweise hergestellt werden. Die Gehwegbereiche sollen in Pflasterbauweise hergestellt werden.

2. BEGRÜNDUNG DES VORHABENS

2.1. Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Die Stadtstraße „Stehbach“ befindet sich innerhalb des erweiterten Gebiets „Nordöstliche Innenstadt“ in Mayen. Im Rahmen des Förderprogramms „Lebendige Zentren“ sollen im Bereich der „Nordöstlichen Innenstadt“ sukzessive die vorhandenen Straßenzüge ausgebaut werden.

2.2. Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Aufgrund der Lage der Baumaßnahme innerorts und der nur geringfügigen Änderungen gegenüber der Bestandssituation entfällt die Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung.

2.3. Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

-liegt nicht vor-

2.4. Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1. Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

-liegen nicht vor-

2.4.2. Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Bei der Stehbachstraße handelt es sich um eine Durchfahrtsstraße die hauptsächlich durch Anlieger sowie durch Lieferverkehr zur Andienung des umliegenden Gewerbes befahren wird. Durch die Baumaßnahme werden keine Änderungen der Verkehrsverhältnisse erwartet.

2.4.3. Verbesserung der Verkehrssicherheit

Im Bestand müssen Fußgänger aufgrund der schmalen Gehwege und aufgrund von Hauseingängen die in den Verkehrsraum ragen, teilweise auf der Fahrbahn gehen. Nach Abschluss der Maßnahme wird einseitig ein durchgängig mindestens 1.20 m breiter Gehweg geschaffen. Im Bereich von Hindernissen innerhalb des Gehwegs wird die Fahrbahnbreite reduziert, um beidseitig durchgängige Gehwegverbindungen zu schaffen. Hierdurch verbessert sich die Sicherheit der Fußgänger gegenüber der Bestandssituation.

2.5. Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

-liegt nicht vor-

2.6. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

-bestehen nicht-

3. VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE

Die Variantenuntersuchung erfolgte im Rahmen der Vorplanung. Die vorliegende Planungslösung stellt in Abstimmung mit der Stadt Mayen die favorisierte Variante dar.

4. TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME

4.1. Ausbaustandard

Die Trassierung orientiert sich an den Zwangspunkten aus der vorhandenen Bebauung. An Erschließungsstraßen und angebauten Hauptverkehrsstraßen ist die fahrdynamische Herleitung von Lage- und Höhenelementen nach den RASt 06 nicht erforderlich, da die Fahrgeschwindigkeiten in der Regel auf 50 km/h und weniger begrenzt sind.

Die Mindestgrenzwerte nach Tabelle 19 der RASt sind jedoch zu beachten.

Der Entwurf weist folgende minimale bzw. maximale Trassierungselemente auf:

Tabelle 4-1: Vergleich der vorgegebenen und gewählten Trassierungsparameter

Trassierungsparameter	Maßgebliche Ist-Werte der Planung	Soll-Wert nach Tabelle 19, RASt 06
Lageplan		
Kurvenmindestradius, min R [m]	35 m	> 10 m
Höhenplan		
Höchstlängsneigung, max s [%]	3,75 %	< 8,0 % (12,0)
Mindestlängsneigung, min s [%]	0,5 %	----
Kuppenmindesthalbmesser, min H_k [m]	500	50- 250 m
Wannenmindesthalbmesser, min H_w [m]	750	20- 150 m

Die Mindestgrenzwerte gemäß den Empfehlungen der RASt 06 sind somit alle eingehalten.

4.2. Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung

Die Straßennetzgestaltung ändert sich gegenüber der Bestandssituation nicht.

4.3. Linienführung

4.3.1. Beschreibung des Trassenverlaufs

Die Trasse ändert sich gegenüber der Bestandssituation nur geringfügig.

4.3.2. Zwangspunkte

Die vorhandene Bebauung bildet die Zwangspunkte im Planungsbereich. Hierbei werden vor allem Grundstückszufahrten und Hauseingänge als Zwangspunkte gesehen, um diese verkehrsgerecht wieder an die Verkehrsfläche anzuschließen.

4.3.3. Linienführung im Lageplan

Die Linienführung im Lageplan wird durch die bestehende Bebauung vorgegeben und ändert sich unwesentlich gegenüber der Bestandssituation.

4.3.4. Linienführung im Höhenplan

Die Linienführung im Höhenplan orientiert sich aufgrund der beidseitig bestehenden Bebauung am Bestand.

Die Höhenlage der Gehwege bleibt weitestgehend unverändert gegenüber der Bestandssituation. Die Fahrbahn wird insgesamt geringfügig angehoben, um den niveaugleichen Ausbau zu realisieren.

4.3.5. Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Es entsteht keine Beeinträchtigung der Sichtweiten, verglichen mit der Bestandssituation.

4.4. **Querschnittsgestaltung**

4.4.1. Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Die Gesamtbreite des Querschnitts ergibt sich aus dem lichten Abstand zwischen der nördlichen und südlichen Bebauung bzw. den Katastergrenzen der Stehbachstraße. Die Breite der Verkehrsfläche beträgt im Mittel ca. 7,30 m.

Der Ausbau der Stehbachstraße erfolgt durchgehend niveaugleich.

Die Fahrbahn wird als Dachprofil ausgebildet und beidseitig durch 30 cm breite Basaltplattenbänder eingefasst, die als Entwässerungsrinne dienen. Innerhalb der Fahrbahnfläche werden ähnlich der Bestandssituation Parkstände im Versatz links sowie rechts der Achse angeordnet. Die Unterteilung der Parkstände erfolgt hierbei ebenfalls mittels Basaltplattenbändern. Die Auspflasterung der Parkstände wird mittels Basaltgroßpflaster hergestellt. Die Baumstandorte werden in gleicher Breite wie die Parkstände hergestellt und nach Möglichkeit jeweils am Beginn und am Ende der Parkplatzflächen angeordnet.

Die Fahrbahnbreite inkl. Entwässerungsrinnen beträgt i.M. ca. 5,0 m. Im Bereich der Parkstände beträgt die Fahrbahnbreite mindestens 3,05 m. Südlich der Stehbachstraße wird zwischen der Entwässerungsrinne und der vorhandenen Bebauung ein Gehweg in einer durchgehenden Breite von mindestens 1,20 m angelegt. Nördlich der

Stehbachstraße grenzt ebenfalls ein Gehweg bzw. niveaugleicher Schrammbord an die Fahrbahn an. Die Breite variiert hierbei aufgrund der vorhandenen Bebauung und beträgt mindestens 70 cm.

Die Parkstände werden umlaufend durch Basaltplattenbänder eingefasst. Ausgehend von einer durchschnittlichen Fahrzeugbreite von ca. 2,10 m (inkl. Spiegeln) wird die Parkstandbreite mit 2,30 m vorgesehen. Diese ergibt sich aus der Netto-Stellplatzbreite von 2,0 m aus Basaltgroßpflaster zuzüglich der 30 cm breiten Basaltplatte zwischen Gehweg und Parkstand.

Die Baumstandorte, die an die Parkplatzflächen angrenzen werden ebenfalls umlaufend durch Basaltplattenbänder eingefasst, sowie innenliegend durch einen Läuferstein aus Kleinpflaster. Die Grünfläche des Baumstandortes beträgt standardmäßig 2,0 x 2,0 m.

Unmittelbar vor der vorhandenen Bebauung werden die Gehwege durch 30 cm breite Läufersteine eingefasst, die sich farblich von der Gehwegfläche abheben. Vor Grundstückszufahrten wird ein Rampenstein mit einem Höhenversatz von ca. 1 cm in gleicher Farbe wie die Läufersteine hergestellt.

Durch die farbliche Abhebung dienen die Rampen- und Läufersteine als seitliche Leitlinie für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen. Die Herstellung des Rampensteins mit geringfügigem Höhenversatz erfolgt als Kompromiss zur Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Sehbeeinträchtigten und Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Durch den Höhenversatz ergibt sich für Sehbeeinträchtigte eine Tastkante, wobei der Rampenstein gleichzeitig für bspw. Rollstuhlfahrer überfahrbar bleibt.

Als Verlegemuster wird im Gehwegbereich ein Reihenverband gewählt. Das Basaltgroßpflaster in den Parkplatzbereichen wird im Segmentbögenverband verlegt.

Die Straßenquerneigung der Fahrbahnfläche beträgt durchgehend 2,5 %. Die Querneigung der Gehwege beträgt ebenfalls standardmäßig 2,5 %. Um die bestehenden Zugänge und Zufahrten verkehrsgerecht anzuschließen variiert die Querneigung hier teilweise geringfügig.

4.4.2. Fahrbahnbefestigung

Die Bemessung der Dicke des Straßenoberbaus erfolgt auf Grundlage der Funktionsklasse der Stehbachstraße und der damit einhergehenden typischen Belastungsklasse. Eine Ermittlung über die dimensionierungsrelevante Beanspruchung ist infolge der geringen Verkehrsbelastung nicht zweckmäßig.

Die Stadtstraße „Stehbach“ wird der Straßenkategorie ES IV (Sammelstraße) zugeordnet. Gemäß den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO, Ausgabe 2012) ergibt sich für die typische Entwurfsituation von Wohnstraßen eine Belastungsklasse Bk 1,0 – Bk 3,2. Für die Stehbachstraße wird die Belastungsklasse **Bk 1,8** gewählt, da hier Anliegerverkehr und in geringem Umfang auch Schwerverkehr (Lieferverkehr, Müllfahrzeuge, etc.) anstehen.

Bestimmung der Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus

Frostempfindlichkeitsklasse des Bodens: F3
 Dicke in cm bei Belastungsklasse Bk 3,2 bis 1,0: 60 cm

Mehr- oder Minderdicken:

- Frosteinwirkung (Zone I) +/- 0 cm
- Kleinräumige Klimaunterschiede +/- 0 cm
- Wasserverhältnisse im Untergrund (Annahme) + 5 cm
- Lage der Gradiente +/- 0 cm
- Entwässerung über Rinnen, Abläufe - 5 cm

Dicke des gesamten frostsicheren Oberbaus: 60 cm

Der Straßenoberbau der Stehbachstraße stellt sich nach Bk 1,8 der Tafel 3 nach RStO 12 wie folgt dar:

4,0 cm	Asphaltdeckschicht	
16,0 cm	Asphalttragschicht	
<u>40,0 cm</u>	Frostschuttschicht 0/32	Natursteinschotter
60,0 cm	Gesamtaufbau	

Der Oberbau der Seitenflächen stellt sich wie folgt dar:

10,0 cm	Betonsteinpflaster	(anthrazit)
4,0 cm	Splittsandbettung	
25,0 cm	Schottertragschicht 0/32	Natursteinschotter
<u>21,0 cm</u>	Frostschuttschicht 0/32	Natursteinschotter
60,0 cm	Gesamtaufbau	

Die Pflasterstärke wird hierbei aufgrund der möglichen Befahrung der Gehwegflächen durch Schwerverkehr, abweichend von der Tafel 3 nach RStO 12, mit 10 cm anstatt 8 cm festgelegt.

Die Plattenbänder werden in einer Dicke von 12 cm auf einem mind. 20 cm dicken Betonfundament ausgebildet.

Die Dicke des Natursteinpflasters der Parkstände variiert ca. zwischen 14 und 18 cm. Das Pflaster wird ähnlich wie die Basaltplatten auf einem mind. 20 cm dicken Betonfundament ausgebildet.

Die Angleichung des vorhandenen Pflasters in den Seitenbereichen erfolgt gemäß Bestand im Splittbett.

4.5. Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

Die Einmündungen aller Zufahrten werden wieder in Lage und Höhe verkehrsgerecht an die Hauptfahrbahn angeschlossen.

4.6. Besondere Anlagen

Besondere Anlagen sind nicht vorgesehen.

4.7. Ingenieurbauwerke

Im Ausbaubereich befinden sich keine Ingenieurbauwerke

4.8. Lärmschutzanlagen

Lärmschutzanlagen sind nicht vorgesehen.

4.9. Öffentliche Verkehrsanlagen

Im Ausbaubereich befinden sich keine Anlagen des öffentlichen Verkehrs

4.10. Leitungen

Im Zuge des Ausbaus wird der vorhandene Mischwasserkanal erneuert und die Versorgungsleitungen in Abstimmung mit den jeweiligen Versorgungsträgern umgelegt bzw. neu verlegt.

4.11. Baugrund/Erdarbeiten

Im Auftrag der Stadt Mayen wurde für die Stehbachstraße eine Bodenuntersuchung durch die Firma sbt durchgeführt. Die ursprüngliche Untersuchung aus dem Jahr 2022 wurde hierbei zudem im Jahr 2023 noch um eine Untersuchung nach EBV ergänzt.

Unterhalb des Oberbaus der Verkehrsfläche stehen hiernach hauptsächlich Lehme an. Der Untergrund wird hierbei als voraussichtlich nicht tragfähig eingestuft. Um die Mindestanforderung an die Tragfähigkeit des Planums zu erfüllen, empfiehlt der Bericht einen Bodenaustausch in ca. 40 cm Stärke durchzuführen.

Weiterhin geht aus dem Bericht hervor, dass die bestehenden bituminösen Schichten teilweise teerbelastet sind und gesondert entsorgt werden müssen.

Details können dem vollständigen Bericht entnommen werden.

4.12. Entwässerung

Die Entwässerung der Verkehrsflächen erfolgt über beidseitige Basaltplattenbänder, die als Entwässerungsrinnen dienen, mit regelmäßigen Straßenabläufen. Die Abläufe werden an den neu herzustellenden Mischwasserkanal der Stadt Mayen angeschlossen.

Die exakte Festlegung der Ablaufabstände erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung

4.13. Straßenausstattung

Beleuchtung:

Die Straßenbeleuchtung wird im Zuge des Ausbaus neu hergestellt. Die Festlegung der Leuchtenstandorte erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.

Baumpflanzungen:

Im Rahmen der Klimaschutzvorgaben werden innerhalb der Stehbachstraße Baumpflanzungen an insgesamt 5 Standorten vorgesehen.

Parkstände:

Im Bestand bietet die Stehbachstraße innerhalb des Straßenraums Parkplatzflächen für ca. 10 Pkw, wobei die Stellplatzflächen auf der Asphaltfahrbahn markiert sind. Eine Unterteilung der einzelnen Stellplätze ist nicht markiert.

Die Lage der Parkstände wurde anhand von Schleppkurven in Bezug auf Einfahrten sowie Zufahrten überprüft und bleibt nahezu unverändert. Die Anzahl der Parkstände reduziert sich anhand der Schleppkurven-Überprüfung sowie der Herstellung von insgesamt 5 Baumstandorten innerhalb der Parkplatzflächen auf insgesamt 7 explizit ausgewiesene Pkw-Stellplätze.

5. ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN

Durch die Baumaßnahme sind keine nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten.

6. MASSNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN

-entfällt-

7. KOSTEN

Die Baukosten der Baumaßnahme betragen gemäß Kostenberechnung nach AKS: (Brutto in Mio EURO)

Grunderwerbskosten	0,000 Mio €
Baukosten	<u>0,533 Mio €</u>
Gesamtkosten	0,533 Mio €

Baulastträger der Maßnahme sind die Stadt Mayen sowie anteilig die Anlieger der Berechnungseinheit „Innenstadt Mayen“.

8. VERFAHREN

Nach der Beratung und Beschlussfassung in den politischen Gremien der Stadt Mayen wird das Projekt im Rahmen einer Anliegerversammlung vorgestellt.

Im Anschluss erfolgt die Übersendung der Entwurfsplanung an den Fördergeldgeber im Rahmen des Förderprogramms "Lebendige Zentren". Die Zustimmung und Freigabe des Fördergeldgebers ist Voraussetzung für die Erstellung der Ausführungsplanung sowie den Ausbaubeginn zur Erneuerung der Stehbachstraße.

9. DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME

Die Baumaßnahme wird zusammen mit der Maßnahme zum Ausbau der Stadtstraße „Am Wittbender Tor“ ausgeführt, aufgrund der Zusammengehörigkeit hinsichtlich des Fahrbahnverlaufs. Bedingt durch die geringen Fahrbahnbreiten sollen die Maßnahmen komplett unter Vollsperrung durchgeführt werden. Zur Gewährleistung der Erreichbarkeit der Anschlussstraßen „An der Stadtmauer“, „Brückenstraße“, „Kreuzgang“ und „Göbelstraße“ soll der Ausbau in insgesamt zwei Bauabschnitten erfolgen.

Die Trennung der Bauabschnitte liegt hierbei Mittig im Zufahrtsbereich zur Brückenstraße. Ziel ist es, die Zu- und Abfahrt in bzw. aus der Brückenstraße durchgängig zu gewährleisten.

Die exakte Festlegung der Bauabschnitte sowie temporären Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten der Anschlussstraßen erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung in Zusammenarbeit mit den Trägern öffentlicher Belange.

Für Fußgänger wird eine Erreichbarkeit der Grundstücke eingerichtet.

Soweit möglich wird die Erreichbarkeit der Grundstücke mit Kfz während der Bauzeit, für die Anlieger zumindest temporär gewährleistet.

Als Bauzeit für die Straßenbauarbeiten sind insgesamt ca. 5 Monate vorgesehen, die sich voraussichtlich ca. gleichmäßig auf die beiden Bauabschnitte verteilen.

bearbeitet:

Mayen, im April 2024

KOHNS+GÖBEL
Ingenieur GmbH
gez. F. Göbel